

Bogotá, DC, miércoles, 10 de mayo de 2023

Señor
ANÓNIMO
Petionario
Ciudad

Asunto: Respuesta a comunicación vía formulario de PQRS con radicado ANLA 2023056379-1-000 del 19 de marzo de 2023 mediante el cual remite a esta Autoridad Nacional su queja por presuntas afectaciones generadas por altos niveles de ruido por las operaciones aéreas del Aeropuerto Internacional El Dorado sobre el barrio Prado Veraniego Sur de la localidad de Suba.

Proyecto: Ejecución de las obras de construcción y operación de la segunda pista y/o ampliación del Aeropuerto Internacional El Dorado.

Expediente: LAM0209

Respetado Señor Petionario:

La Autoridad Nacional de Licencias Ambientales – ANLA, acusa recibido de sus peticiones vía formulario de PQRS bajo el radicado mencionado en el asunto, a través del cual usted indica:

(...)

Vivo en la Calle 128A # 54B - 56, en Bogotá, hoy es domingo, y siguen pasando aviones a baja altura, hacen un ruido insoportable, no podemos ni escuchar lo que está en el televisor. No tenemos un solo día de descanso. Cómo se les ocurrió permitir que se afectarán tantas familias con el despegue de aviones desde el aeropuerto El Dorado. No entiendo porque si el aeropuerto está en el borde de la ciudad los aviones tienen que despegar por el oriente. Se supone que ustedes deben velar por qué el ruido de los aviones no sobre pase los niveles permitidos, pero parece que no se ponen los pantalones. Con un simple Celular se puede ver qué los aviones sobrepasan los niveles permitidos, cómo pueden basar sus mediciones en sensores que están a kilómetros de la trayectoria de despegue. Hagan algo!

(...)

Al respecto, nos permitimos dar respuesta en el marco de las competencias de esta Autoridad Nacional, las cuales fueron definidas a través de la Ley 99 de 1993, del Decreto-Ley 3573 de 2011, modificado por el Decreto 376 de 2020 y del Decreto 1076 del 26 de mayo de 2015, indicando en primera medida, que su tema de consulta está enmarcado en el proyecto denominado “EJECUCIÓN DE LAS OBRAS DE CONSTRUCCIÓN Y OPERACIÓN DE LA

SEGUNDA PISTA Y/O AMPLIACIÓN DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL EL DORADO”, para el cual se otorgó Licencia Ambiental ordinaria mediante la Resolución 1330 del 7 de noviembre 1995 que reposa en esta entidad bajo el expediente LAM0209 y cuyo titular es la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL – AEROCIVIL.

Tomando en consideración que las funciones conferidas a esta Autoridad en el objeto de su creación, establecen entre otras funciones, las de “Otorgar o negar las licencias, permisos y trámites ambientales de competencia del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, de conformidad con la ley y los reglamentos”, significando con ello que ésta Autoridad Ambiental es un organismo técnico con autonomía administrativa y financiera encargado del estudio, aprobación y expedición de licencias, permisos y trámites ambientales de aquéllos proyectos, obras o actividades que por Ley se les exija instrumentos de control y manejo ambiental para mejorar la eficiencia, eficacia y efectividad de la gestión ambiental y el desarrollo sostenible del país.

Es así que, mediante Decreto 3573 de 2011 fue creada esta Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA, y le fueron asignadas funciones que se especifican en el Artículo 3, como se detallan a continuación:

(...)

“Artículo 3. Funciones. La Autoridad Nacional de Licencias Ambientales -ANLA cumplirá, las siguientes funciones:

1. Otorgar o negar las licencias, permisos y trámites ambientales de competencia del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, de conformidad con la ley y los reglamentos.
2. Realizar el seguimiento de las licencias, permisos y trámites ambientales.
3. Administrar el Sistema de Licencias, Permisos y Trámites Ambientales -SILA- y Ventanilla Integral de Trámites Ambientales en Línea -VITAL
4. Velar porque se surtan los mecanismos de participación ciudadana de que trata la ley relativos a licencias, permisos y trámites ambientales.
5. Implementar estrategias dirigidas al cuidado, custodia y correcto manejo de la información de los expedientes de licencias permisos y trámites ambientales.
6. Apoyar la elaboración de la reglamentación en materia ambiental.
7. Adelantar y culminar el procedimiento de investigación, preventivo y sancionatorio en materia ambiental de acuerdo con lo dispuesto en la Ley 1333 de 2009 o la norma que la modifique o sustituya.
8. Adelantar los cobros coactivos de las sumas que le sean adeudadas a la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales-ANLA- por todos los conceptos que procedan.
9. Ordenar la suspensión de los trabajos o actividades, en los casos en los que el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible haga uso del ejercicio discrecional y selectivo sobre los asuntos asignados a las Corporaciones Autónomas Regionales.
10. Aprobar los actos administrativos de licencias ambientales para explotaciones mineras y de construcción de infraestructura vial y los permisos y concesiones de aprovechamiento forestal de que tratan los artículos 34, 35 y 39 de la Ley 99 de 1993.
11. Dirimir los conflictos de competencia cuando el proyecto, obra o actividad sujeto a licencia o permiso ambiental se desarrolle en jurisdicción de dos o más autoridades ambientales.
12. Desarrollar la política de gestión de información requerida para el cumplimiento de su objeto.
13. Asumir la representación judicial y extrajudicial de la Nación en los asuntos de su competencia.
14. Las demás funciones que le asigne la ley.”

(...)

En consecuencia, la ANLA en ejercicio de sus funciones y el marco de su competencia, es la Autoridad encargada de velar por el cumplimiento de la normatividad expedida por el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible. Así las cosas, en lo que respecta al proyecto entre otros procedimientos administrativos, la ANLA realiza el seguimiento y control ambiental a la operación del Aeropuerto Internacional El Dorado de manera periódica, con el fin de verificar el cumplimiento por parte de la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL – AEROCIVIL de las obligaciones establecidas mediante la Resolución 1330 del 7 de noviembre de 1995, “Por la cual se otorga una licencia ambiental”, sus modificaciones y demás actos administrativos expedidos, hecho que conlleva a la aplicación de todas las medidas definidas para el manejo ambiental del proyecto en el marco de la reglamentación ambiental nacional vigente como lo establece el artículo 2.2.2.3.9.1 del Decreto 1076 del 26 de mayo de 2015, dentro de las cuales se encuentran los estándares máximos permisibles de ruido de acuerdo con lo establecido en la Resolución MAVDT 0627 del 7 de abril de 2006.

Para enmarcar lo antes mencionado, se considera importante que usted conozca los aspectos ambientales más relevantes en el marco de la operación de la terminal aérea y que se enuncian a continuación:

Configuración Operacional y medidas de manejo generales del Aeropuerto Internacional El Dorado.

En lo que se refiere a la configuración operacional del proyecto y sus horarios, esta Autoridad Nacional le informa que mediante la Resolución 1034 del 24 de agosto de 2015, por la cual se modificó la Resolución 1330 del 07 de noviembre de 1995, la ANLA autorizó la operación del Aeropuerto Internacional El Dorado las 24 horas de la siguiente manera:

Tabla 1. Configuración Operacional Autorizada mediante la Resolución 1034 del 24 de agosto de 2015

PISTA NORTE	PISTA SUR
1) Entre las 6:00 am y las 10:00 pm: Sin restricción alguna para la operación de todo tipo de aeronaves. 2) De 10:01 pm a 11:59 p.m. las operaciones podrán realizarse sobrevolando la ciudad. 3) A partir de las 12:00 pm no se podrá sobrevolar la ciudad • Decolaje 100% sentido oriente – occidente, sin sobrevolar la ciudad • Aterrizajes 100% occidente – oriente	4) Entre las 6:00 am y las 10:00 pm: Sin restricción alguna para la operación de todo tipo de aeronaves. 5) De 10:01 pm a 11:59 p.m. Se permitirán los aterrizajes sin sobrevolar la ciudad, sentido occidente – oriente. 6) De 12 p.m. a 5:59 a.m. se opera bajo las siguientes condiciones. • Las operaciones de decolaje se realizan en 100% sentido oriente –Occidente, sin sobrevolar la ciudad. • Las operaciones de aterrizaje se realizan en un 100% en dirección occidente – oriente.

Fuente: Configuración Operacional. Artículo Primero Resolución 1034 del 24 de agosto de 2015.

Ahora bien, en diciembre de 2020, la AEROCIVIL presentó solicitud de modificación del instrumento de manejo y control ambiental, así, una vez surtidos los procesos rigurosos de evaluación técnica y jurídica de la información, incluidos los mecanismos de participación

ciudadana, se expide la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, la cual fue objeto de dos (2) recursos de reposición que fueron resueltos por esta Autoridad Nacional mediante la Resolución 301 del 01 de febrero de 2022; en tal sentido, se definió la modificación de Licencia Ambiental en tres (3) fases, tanto para la operación aérea del Aeropuerto Internacional El Dorado, como para el funcionamiento del recinto de prueba de motores espacio localizado al interior de éste y en el cual sólo se realizan actividades en tierra, entendiéndose que el avance a cada una de las fases depende del cumplimiento que la AEROCIVIL demuestre ante esta Autoridad Nacional sobre los requisitos establecidos para pasar de una fase a otra, aclarando que actualmente se cuenta con la autorización para efectuar la operación aérea y el funcionamiento del recinto de prueba de motores bajo las condiciones de fase II. Así las cosas, a continuación, se describe lo que se ha definido comprende cada una de las fases:

Operación Aérea:

- Fase I o de prelistamiento: En la cual se mantienen las condiciones de operación aérea establecida en la Resolución 1034 del 24 de agosto de 2015.
- Fase II: Comprende la operación aérea sobrevolando la ciudad de Bogotá entre las 5:00 y las 5:59 horas, implementando restricciones por cuota de ruido QC ≥ 4 entre las 5:00 y las 5:59 horas.
- Fase III: Incluye operaciones aéreas en cualquier dirección entre las 05:00 y 06:59 horas y entre las 21:00 y las 23:59 horas, con restricción por cuota de ruido QC ≥ 4

Funcionamiento del Recinto de Prueba de Motores:

- Fase I o de prelistamiento: La cual inicia con la expedición de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 que modifica la Licencia Ambiental y que comprende el cumplimiento de requisitos previos de carácter documental.
- Fase II: Consiste en la operación del recinto de prueba de motores entre las 05:00 y las 23:59.
- Fase III: Consiste en la operación del recinto de prueba de motores las 24 horas.

Ahora bien, en cumplimiento de los requerimientos que tratan las Resoluciones 1728 del 4 de octubre de 2021 y la Resolución 301 del 01 de febrero de 2022, la AEROCIVIL demostró ante esta Autoridad Nacional el cumplimiento de los requisitos previos para llevar a cabo la operación aérea del Aeropuerto Internacional El Dorado bajo las condiciones de fase II, la que fue autorizada en la Resolución 801 del 22 de abril de 2022. Así las cosas, la AEROCIVIL a través de comunicación con radicado ANLA 2022122470-1-000 del 15 de junio de 2022 notificó ante esta Autoridad Nacional el inicio de la fase II de operación aérea del Aeropuerto Internacional El Dorado a partir del 1 de julio de 2022.

Acorde con lo anterior, a continuación, se presenta de manera precisa y concisa el horario y configuración de la operación aérea, en fase II, con la cual funciona actualmente el Aeropuerto Internacional El Dorado:

Tabla 2. Configuración Operacional Actual (Fase II) – Medidas de Manejo Ambiental Aprobadas por la ANLA

PISTA	Horarios y Medidas de Manejo Ambiental aprobadas por la ANLA - Configuración operacional		PISTA	Horarios y Medidas de Manejo Ambiental aprobadas por la ANLA - Configuración operacional	
NORTE Localidad de Engativá	05:00-6:59	Operaciones en cualquier dirección. Las operaciones sobre y hacia la ciudad de Bogotá con restricciones por cuota de ruido QC ≥ 4	SUR Localidad de Fontibón	5:00-6:59	Operaciones en cualquier dirección. Las operaciones sobre y hacia la ciudad de Bogotá con restricciones por cuota de ruido QC ≥ 4
	7:00-21:59	Sin restricción alguna para la operación de todo tipo de Aeronaves.		7:00-21:59	Sin restricción alguna para la operación de todo tipo de Aeronaves.
	22:00 - 23:59	Las operaciones podrán realizarse sobrevolando la ciudad.		22:00 - 23:59	Se permitirán los aterrizajes sin sobrevolar la ciudad, sentido occidente – oriente.
	00:00-04:59	Las operaciones de descolaje se realizan en 100% sentido Oriente–Occidente, sin sobrevolar la ciudad. Las operaciones de aterrizaje se realizan en un 100% en dirección Occidente – Oriente		00:00-04:59	Las operaciones de descolaje se realizan en 100% sentido Oriente–Occidente, sin sobrevolar la ciudad. Las operaciones de aterrizaje se realizan en un 100% en dirección Occidente – Oriente.

Fuente: Configuración Operacional. Resolución 301 del 1 de febrero de 2022. Adaptación equipo ANLA.

De la misma manera, respecto al funcionamiento del recinto de prueba de motores, una vez la AEROCIVIL presentó a esta Autoridad Nacional los soportes que permitieron confirmar el cumplimiento de los requisitos previos para avanzar a la operación de este lugar bajo las condiciones de fase II, la misma fue autorizada a través de la Resolución 3111 del 29 de diciembre de 2022, quedando definido su funcionamiento así:

Tabla 3. Funcionamiento Recinto Prueba de Motores (Fase II) Medidas de Manejo Ambiental aprobadas por la ANLA

Sitio	Horarios y Medidas de Manejo Ambiental	
Recinto de prueba de motores	00:00 - 4:59	No se autorizan pruebas de motores
	5:00-5:59	Pruebas de motores con restricciones por cuota de ruido QC ≥ 4
	6:00 - 21:59	Pruebas de motores sin restricciones
	22:00 – 23:59	Pruebas de motores con restricciones por cuota de ruido QC ≥ 4

Fuente: Artículo Primero de la Resolución 3111 del 29 de diciembre de 2022.

Para mayor claridad respecto al **concepto de cuota de ruido (QC Quota Count)**, que es una medida ambiental, ésta se define por las condiciones particulares sobre emisiones de niveles de presión sonora que genera cada aeronave, debido a sus características propias de tipo de motor,

tecnología, performance, año de elaboración, etc.; para el caso específico del Aeropuerto Internacional el Dorado el sistema cuota de ruido se define y propone como un método restrictivo de operación aérea debido al impacto por ruido que produce la operación de aeronaves en sus condiciones particulares, sobre la población aledaña a esta terminal aérea durante horarios sensibles. Este sistema consiste en la definición de una variable, “*Cuota de Ruido (Quota Count)*”, para cada aeronave y que depende del procedimiento de aterrizaje o despegue, acatándose en función de los niveles de ruido efectivo percibido y certificado (EPNdB) de acuerdo con la metodología y parámetros establecidos por la Organización de Aviación Civil Internacional OACI en el Anexo 16 – “*Protección al medio ambiente*”, Volumen I – “Ruido de las aeronaves”, para luego aplicar los siguientes valores asignados de cuota de ruido:

Tabla 4. Valores aplicables para el sistema Cuota de Ruido (QC)

Clasificación de Nivel de Ruido (EPNL)	Cuota de Conteo
Menos de 84 dB EPNL	Exento de conteo
84 - 86,9 dB EPNL	0,25
87 - 89, 9 dB EPNL	0,5
90 - 92,9 dB EPNL	1
93 - 95,9 dB EPNL	2
96 - 98,9 dB EPNL	4
99 - 101,9 dB EPNL	8
Mayor a 101,9 dB EPNL	16

Fuente: Complemento de EIA radicado No. 2021083394-1-000 del 29 de abril de 2021 – Cap. 3 Descripción del proyecto

De acuerdo con lo anterior, la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, determinó mediante los antecedentes del sistema de cuota de ruido en otros aeropuertos y por medio del monitoreo sobre los niveles de presión sonora mediante el Sistema de Vigilancia y Control Ambiental - SVCA implementado para el Aeropuerto Internacional El Dorado de la ciudad de Bogotá D.C. desde el año 2015, que las aeronaves con mayor nivel de exposición sonora, son aquellas que su cuota de ruido por certificado propio a partir de la clasificación, inventariado y categorización por emisión de ruido, se encuentran en el margen de 4 o superior, siendo éstas las más ruidosas.

Así las cosas, los modelos de aeronaves que operan en el Aeropuerto Internacional El Dorado y que por sus niveles de certificación de ruido EPNL, son equivalentes a la cuota de ruido 4 o superior, se describen en la siguiente tabla. Luego entonces, obteniendo los resultados de niveles de ruido con certificado que genera cada aeronave, y que según el Reglamento Aeronáutico de Colombia - RAC 4 “NORMAS DE AERONAVEGABILIDAD Y OPERACIÓN DE AERONAVES 4.18.10. PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES DE AERONAVES PARA LA ATENUACIÓN DEL RUIDO”, entre otras normas del Reglamento Aeronáutico de Colombia. “(...) *Toda aeronave llevará un documento que acredite la homologación por concepto de ruido (...)*”; es propio aplicar por cada operador aéreo y en seguimiento ambiental que realizará la AEROCIVIL, el Sistema de Cuota de Ruido en restricción para franjas horarias.

Tabla 5. Aeronaves objeto de restricción por cuota de ruido QC. Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021.

Modelo de aeronave	Cuota de ruido
--------------------	----------------

B747 - 4 XXX y variantes del modelo	4
B727 - 2 XXX y variantes del modelo	4
MD - 11 y variantes del modelo	4

Fuente: Complemento del EIA radicado No. 2021083394-1-000 del 29 de abril del 2021 – Adaptado equipo ANLA

Adicional a la restricción de cuota de ruido y configuración operacional antes descrita, esta Autoridad Nacional, mediante los actos administrativos antes descritos de modificación de la Licencia Ambiental para el proyecto, requirió a la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, como medidas de manejo para la mitigación de los niveles de ruido generados por la operación del Aeropuerto El Dorado lo siguiente: **Plan de reconversión de flota aérea**, el cual consiste en que de manera gradual los operadores que cuenten con aeronaves cuya tecnología no pueda cumplir y supere los niveles máximos permisibles de ruido, reconviertan sus aeronaves a tecnologías eficientes que minimicen la generación de ruido y les permita cumplir con la norma. En tal sentido, es importante indicarle que sobre el tipo de aeronaves con mayor cuota de ruido y que generan un impacto hacia la población, la AEROCIVIL expidió las Resoluciones 3103 y 3104 del 30 de diciembre de 2021 mediante las cuales estableció unos **planes de reconversión de flota**, con el objetivo de que los operadores de carga que aún cuentan con ese tipo de aeronaves se acojan a esa medida y logren mejorar y actualizar sus tecnologías; es así que, a la fecha algunos de estos operadores se han sometido al plan de reconversión de forma gradual y de esta manera contribuir a la reducción de los impactos auditivos y extra - auditivos asociados a la operación aérea del aeropuerto.

Así mismo, en el artículo tercero de la Resolución 1567 del 7 de diciembre de 2015, obligación que modificó el numeral 3 del parágrafo del artículo noveno de la Resolución 1034 del 24 de agosto de 2015, esta Autoridad Nacional como medida de manejo para la mitigación de los niveles de ruido de esta terminal aérea, le requirió a la AEROCIVIL **un plan de reconfiguración del espacio aéreo**, con el objeto de contar con procedimientos de mayor precisión, integridad y continuidad, por medio de los procedimientos PBN – (Navegación basada en Prestaciones) enfocados hacia una navegación más autónoma; dichos procedimientos de vuelo repercuten positivamente en los niveles de ruido generados por la operación aérea del Aeropuerto Internacional El Dorado, buscando así, que la duración de los mismos sea menor y los corredores aéreos sean más limitados, lo que se traduce en la organización de las trayectorias de las aeronaves y disminución de las áreas afectadas.

De igual forma se ha requerido a AEROCIVIL un **Plan de Acción** para el tratamiento de los conflictos de uso de suelo existentes en el área de Influencia de conformidad con lo establecido en la Tabla 1 “ESTÁNDARES MÁXIMOS PERMISIBLES DE NIVELES DE EMISIÓN DE RUIDO EXPRESADOS EN DECIBELES dB(A)” de la Resolución 0627 del 7 de abril de 2006 expedida por entonces Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial – MAVDT hoy Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible – MADS, teniendo en cuenta los siguientes aspectos con base en los pilares que conforman el enfoque equilibrado de ruido:

- Inventario de viviendas e instituciones existentes en el área de influencia.
- Ajustes en las políticas de planeación de desarrollo territorial vigentes definidas por las Autoridades competentes en el territorio.

- En los casos en que no sea posible garantizar niveles de ruido que cumplan con la norma de ruido al exterior, se deberá presentar un plan de insonorización (se mantiene el termino insonorización usado desde la expedición de la licencia ambiental Resolución 1330 de 1995 para la operación del Aeropuerto Internacional El Dorado, sin embargo, se hace referencia al aislamiento acústico de viviendas y demás infraestructuras) buscando garantizar el cumplimiento normativo al interior de las viviendas y/o instituciones, de conformidad con las normativas aplicables. Estableciendo metodologías de evaluación objetivas y aplicables que permitan validar la existencia del impacto intramural.

Monitoreo de ruido.

El Aeropuerto Internacional El Dorado cuenta con un Sistema de Vigilancia y Control Ambiental – SVCA, especializado en el monitoreo de ruido aeronáutico, que de manera automática realiza las operaciones matemáticas par la medición de la emisión de ruido de las aeronaves que registran las estaciones, actualmente este SVCA cuenta con veintiséis (26) Estaciones de Medición de Ruido Inteligente - EMRI, de las cuales, veintiún (21) son fijas y cinco (5) móviles, la mayoría distribuidas dentro del área de influencia para el proyecto (localidades de Engativá, Fontibón y el municipio de Funza), la cual fue establecida mediante el artículo tercero de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 a partir de la curva de ruido de 65 dBA nivel día-noche equivalente (LDN), este indicador (LDN) mide el nivel de ruido LAeq que se produce en 24 horas. Este SVCA, hace parte de las obligaciones establecidas a la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, en el artículo tercero numeral 3.8, de la Resolución 1330 de 1995, por medio la cual se otorga una licencia ambiental.

A continuación, se muestra la figura de la localización del Sistema de Vigilancia y Control Ambiental – SVCA, con sus veintiséis estaciones (EMRI), establecido para la operación del Aeropuerto el Dorado.

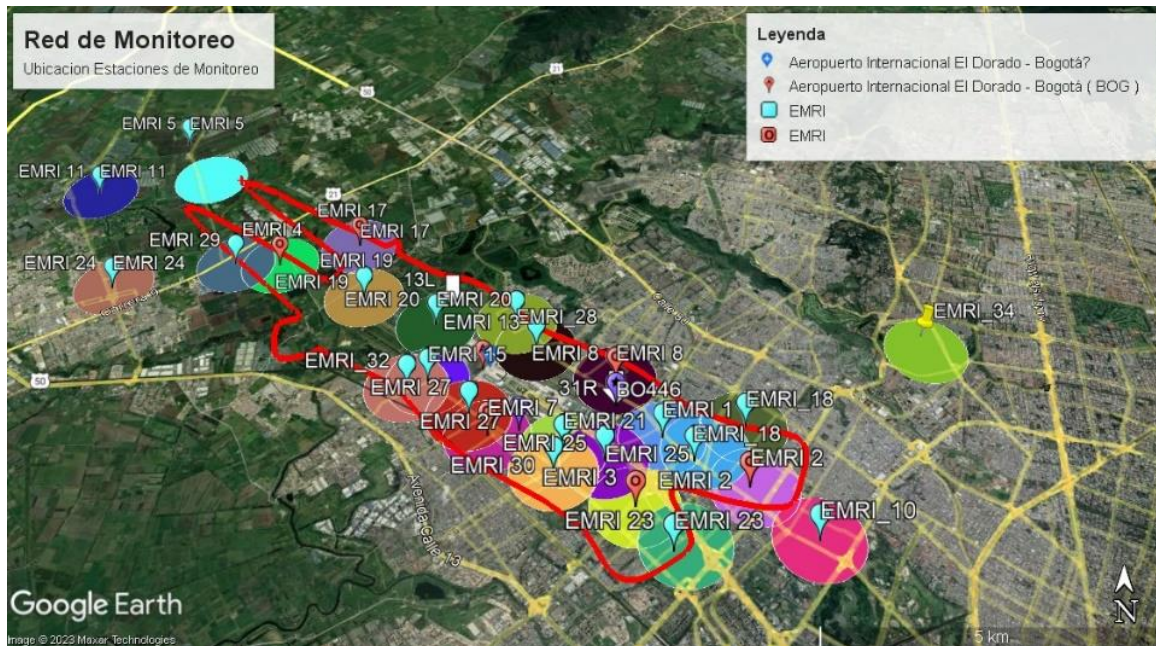


Figura 1. Ubicación del Sistema de Vigilancia y Control Ambiental - SVCA con sus Estaciones de Monitoreo de Ruido Inteligente – EMRI y área de influencia en borde rojo-Proyecto “Ejecución de las obras de construcción y operación de la segunda pista y/o ampliación del Aeropuerto Internacional El Dorado”

Fuente: Centro de Monitoreo de los Recursos Naturales – ANLA. Google Earth.

Dichas estaciones tienen funciones distintas de acuerdo con las diferentes normativas nacionales e internacionales que aplican en términos de evaluación y seguimiento al ruido ambiental generado por las operaciones aéreas de la terminal y cuenta con un sistema de detección de eventos acústicos especializado que responde a las siguientes características:

- Análisis por umbrales de niveles de ruido.
- Análisis por implementación de triggers.
- Análisis por implementación de fuentes con umbrales de niveles estadísticos.
- Análisis por espectro frecuencial. Análisis por duración y extensión de tiempo de eventos.

Así mismo, la medición de niveles de presión sonora continúa en sus equipos, cumple con la totalidad de las condiciones técnicas definidas en la Resolución 0627 del 7 de abril de 2006 del entonces MAVDT, así como, el estándar internacional ISO 1996, las recomendaciones de la OACI aplicables para mediciones de ruido con fines de vigilancia según el capítulo XIV de la resolución 2130 del 12 de julio de 2004 de la Aeronáutica Civil, con los estándares IEC61672-1, IEC1260 e IEC 60942 para calibración de sonómetros y los procesos de cumplimiento establecidos en los parágrafos 1 y 2 del artículo 2.2.8.9.1.5 del Decreto 1076 del 26 de mayo de 2015, el cual cita:

(...)

“ARTÍCULO 2.2.8.9.1.5. De los servicios de laboratorio para apoyar la Gestión e Información Ambiental. Para efectos de la normalización e intercalibración analítica de los laboratorios que produzcan información de carácter físico, químico y biótico, se establecerá la red de laboratorios

para apoyar la gestión ambiental. A ella podrán pertenecer los laboratorios del sector público o privado que produzcan datos e información física, química y biótica.

Parágrafo 1. *Los laboratorios de la red estarán sometidos a un sistema de acreditación e intercalibración analítica, que validará su metodología y confiabilidad mediante sistemas referenciales establecidos por el IDEAM. Para ello se producirán normas y procedimientos especificados en manuales e instructivos. Los laboratorios serán intercalibrados de acuerdo con redes internacionales, con las cuales se establecerán convenios y protocolos para tal fin.*

Parágrafo 2. *Los laboratorios que produzcan información cuantitativa física, química y biótica para los estudios o análisis ambientales requeridos por las autoridades ambientales competentes, y los demás que produzcan información de carácter oficial, relacionada con la calidad del medio ambiente y de los recursos naturales renovables, deberán poseer el certificado de acreditación correspondiente otorgado por los laboratorios nacionales públicos de referencia del IDEAM, con lo cual quedarán inscritos en la red.”*

(...)

Así mismo, le informamos que la AEROCIVIL ha venido remitiendo a esta Autoridad Nacional vía correo electrónico la información registrada por el Sistema de Control y Vigilancia Ambiental – SVCA en relación con los reportes de monitoreo de ruido aeronáutico, con datos diarios en un formato .cvs; esta información se actualiza en el tablero de control “Dorado” que tiene dispuesto la ANLA en su página web, por parte del Centro de Monitoreo de los Recursos Naturales, permitiendo que los datos sean visualizados de forma gráfica y por tanto realizar el seguimiento a los niveles de emisión de ruido de las operaciones aéreas del Aeropuerto Internacional El Dorado, bajo los parámetros de medición que establece la norma de emisión de ruido y ruido ambiental para Colombia

En lo que se refiere al tablero de control, puede acceder al mismo ingresando al siguiente enlace <https://www.anla.gov.co/proyectos-anla/centro-de-monitoreo/tableros-de-control>, donde puede encontrar el acceso al “tablero de control Dorado”

Adicionalmente, y respecto a los registros de ruido de las estaciones, le informamos que la Resolución 0627 del 7 de abril de 2006, expedida por el entonces Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial – MAVDT (hoy Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible-MADS), establece la norma nacional de emisión de ruido y ruido ambiental, que indica que los niveles de presión sonora se expresan en decibeles (dB) y el parámetro principal para la medida de ruido es el nivel de presión sonora continuo equivalente ponderado A expresado en (LAeq), así mismo, esta Resolución insta los estándares máximos permisibles de niveles de emisión de ruido expresados en decibeles ponderados A (dB(A)), según sectores, subsectores y horarios diurno (entre las 7:01 a las 21:00 horas) y nocturno (entre las 21:01 y 7:00 horas). Igualmente, en sus artículos 12 y 13 establecen lo relacionado a ruido de aeronaves y aeropuerto respectivamente, los cuales, hacen parte del “Capítulo II DE LA EMISIÓN DE RUIDO” y por tanto se analizan respecto a la “TABLA 1 ESTÁNDARES MÁXIMOS PERMISIBLES DE NIVELES DE EMISIÓN DE RUIDO EXPRESADOS EN DECIBELES dB(A)”, así:

(...)



“Artículo 12. Ruido de Aeronaves: Para efectos de la emisión de ruido de aeronaves se tendrá en cuenta lo consagrado en la Resolución 2130 de 2004 de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil o la que la adicione, modifique o sustituya.

Artículo 13. Ruido de Aeropuertos: Los aeropuertos son considerados como sectores industriales y el ruido debe ser evaluado según lo estipulado en la presente resolución para este tipo de sectores.”

(...)

Tabla 6. Estándares máximos permisibles de niveles de emisión de ruido expresados en decibeles dB(A).

Sector	Subsector	Estándares máximos permisibles de niveles de emisión de ruido en dB(A)	
		Día	Noche
Sector A. Tranquilidad y Silencio	Hospitales bibliotecas, guarderías, sanatorios, hogares geriátricos	55	50
Sector B. Tranquilidad y Ruido Moderado	Zonas residenciales o exclusivamente destinadas para desarrollo habitacional, hotelería y hospedajes	65	55
	Universidades, colegios, escuelas, centros de estudio e investigación		
	Parques en zonas urbanas diferentes a los parques mecánicos al aire libre.		
Sector C. Ruido Intermedio Restringido	Zonas con usos permitidos industriales, como industrias en general, zonas portuarias, parques industriales, zonas francas.	75	75
	Zonas con usos permitidos comerciales, como centros comerciales, almacenes, locales o instalaciones de tipo comercial, talleres de mecánica automotriz e industrial, centros deportivos y recreativos, gimnasios, restaurantes, bares, tabernas, discotecas, bingos, casinos.	70	60
	Zonas con usos permitidos de oficinas	65	55
	Zonas con usos institucionales		
	Zonas con otros usos relacionados, como parques mecánicos al aire libre, áreas destinadas a espectáculos públicos al aire libre.	80	75
	Residencial suburbana.	55	50
Sector D. Zona Suburbana o Rural de Tranquilidad y Ruido Moderado	Rural habitada destinada a explotación agropecuaria		
	Zonas de Recreación y descanso, como parques naturales y reservas naturales		

Fuente: Tabla 1. Estándares máximos permisibles de niveles de emisión de ruido expresados en decibeles dB(A), Resolución 0627 de 2026 del MADS

Estos aspectos mencionados (Reportes del Sistema de Control y Vigilancia Ambiental – SVCA y Resolución 0627 del 7 de abril de 2006), corresponden a la base técnica y jurídica sobre la cual esta Autoridad Nacional, como en este caso para emitir las respuestas a las diferentes peticiones de la comunidad, asociadas al proyecto “Ejecución de las obras de construcción y operación de la segunda pista y/o ampliación del Aeropuerto Internacional El Dorado”

Caso específico análisis de ruido.

Teniendo en cuenta el contexto mencionado anteriormente, es importante indicar que mediante el artículo tercero de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, fue definida el área de influencia para los medios abiótico, biótico y socioeconómico del proyecto “Ejecución de las obras de Construcción y Operación de la segunda pista y/o ampliación del Aeropuerto Internacional El Dorado. Esta delimitación del área de influencia, obedece a que Colombia es signataria del convenio de Chicago acogido mediante la Ley 12 de 1947, reconocido como el tratado normativo más importante en relación con el Derecho Público Internacional Aeronáutico, el cual contiene en su anexo 16, las normas, definiciones, documentos técnicos y prácticas recomendadas para la evaluación y el manejo de los impactos ambientales en aeropuertos, es así que, esta Autoridad de manera subsidiaria se acoge al documento 9911: Método recomendado para calcular las curvas de nivel de ruido en torno a los aeropuertos a partir de la cual se define el área de influencia de cualquier aeropuerto del país.

Por lo anterior, esta Autoridad Nacional en el marco de la solicitud de modificación de la licencia ambiental realizada por la AEROCIVIL en el año 2020, verificó y analizó la información presentada por esa entidad en complemento al Estudio de Impacto Ambiental – EIA atendiendo lo establecido por los “Términos de referencia para la elaboración del Estudio de Impacto Ambiental – EIA en proyectos de construcción y operación de aeropuertos internacionales y de nuevas pistas en los mismos”, adoptados por la Resolución 0114 del 28 de enero de 2015 expedida por el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible – MADS, los cuales establecen la definición del área de influencia por componente o grupo de componentes que conforma cada medio, así:

Medio Abiótico: Contempla lo relacionado a la geología, geomorfología, paisaje, suelo y usos de la tierra, hidrología, calidad del agua y usos del agua, meteorología, geotecnia, atmósfera, fuentes de emisión fijas y móviles, calidad del aire y, ruido, en este último donde se consideraron los niveles de ruido aeronáutico, para lo cual la AEROCIVIL delimitó la curva de ruido de 65 dBA con el indicador nivel equivalente día-noche (LDN) que se obtuvo de las emisiones de ruido generadas por las operaciones en aire y tierra que genera esta terminal aérea.

Medio Biótico: Incluye los componentes flora, fauna e hidrobiota, lo cual se traduce en ecosistemas terrestres, acuáticos y estratégicos, sensibles y/o aéreas protegidas, cada uno con su flora y fauna.

Medio Socioeconómico: Refiere los componentes políticos – organizativo, económico, tendencias del desarrollo, arqueológico, demográfico, cultural y espacial. Respecto de lo cual fueron definidas como unidades territoriales mayores las localidades de Fontibón y Engativá de la ciudad de Bogotá, así como el municipio de Funza; como unidades territoriales menores se establecen las UPZ (Unidades de Planeamiento Zonal) y barrios de las localidades de Fontibón y Engativá, así como las veredas del municipio de Funza que se identificaron bajo el contorno de ruido de 65 dBA en el indicador acústico LDN.

Así las cosas, el área de influencia fue redefinida teniendo como base la curva de 65dBA LDN, y acorde a los elementos que fueron analizados para cada uno de los medios antes descritos y establecida de acuerdo con esas características mediante el artículo tercero de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 expedida por la ANLA.

Según el contexto anterior, se observa que **el barrio Prado Sur de la localidad de Suba, no hace parte** de las unidades territoriales que se ubican dentro de la curva de ruido de 65dBA LDN (delimitada en color rojo); que conforman el área de influencia del proyecto.

Teniendo en cuenta lo anterior, le informamos que la estación de monitoreo del Sistema de Vigilancia de Control Ambiental – SVCA EMRI_34 (F034), situada en el sector de Niza Antigua, la cual fue requerida a la AEROCIVIL por parte de la ANLA mediante el numeral 9 del Artículo Primero del Auto 12030 del 30 de diciembre de 2019, es la más próxima al barrio Prado Sur, como se muestra en la figura 2.

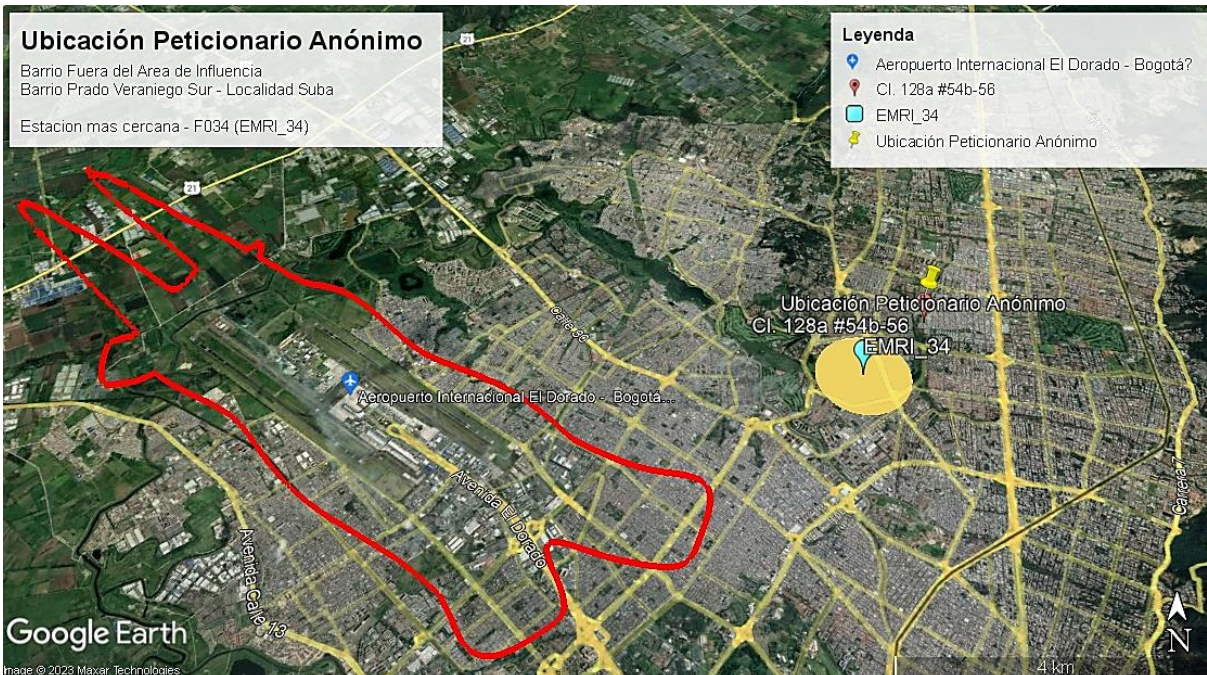


Figura 2. Ubicación referida por petionario Anónimo en el Barrio Prado Sur de la localidad de Suba vs Área de Influencia del proyecto vs radio de cobertura estación de monitoreo EMRI_34. Exp. LAM0209. Proyecto “Ejecución de las obras de construcción y operación de la segunda pista y/o ampliación del Aeropuerto Internacional El Dorado”

Fuente: Centro de Monitoreo de los Recursos Naturales – ANLA. Google Earth.

Acorde con el contexto anterior y dando respuesta a su petición en lo que hace referencia a (...) *“No tenemos un solo día de descanso. Cómo se les ocurrió permitir que se afectarán tantas familias con el despegue de aviones desde el aeropuerto El Dorado”* (...) *“No entiendo porque si el aeropuerto está en el borde de la ciudad los aviones tienen que despegar por el oriente”* (...), es preciso señalar que, de acuerdo con la configuración operacional autorizada mediante la Resolución 1034 del 24 de agosto de 2015 (ver tabla 1), se permitió la operación aérea del Aeropuerto Internacional El Dorado las 24 horas.

Ahora bien, teniendo en cuenta la implementación de la fase II de operación aérea autorizada (como se mostró en la tabla 2), es importante recordarle que el Aeropuerto El Dorado opera las 24 horas bajo ciertas restricciones de tipo ambiental específicas según horario y la pista que sea utilizada.

Así las cosas, le ampliamos la información que se ha venido exponiendo, indicando que el horario comprendido entre las 05:00 y las 06:59 horas si bien es un horario que en el cual las aeronaves tiene autorización para sobrevolar la ciudad de Bogotá, el mismo cuenta con una restricción operacional para aquellas aeronaves clasificadas con cuota de ruido (QC) igual o mayor a cuatro (≥ 4), siendo estas las más ruidosas, restricción que a partir de las 07:00 y hasta las 21:59 horas no es obligatoria, por lo cual las aeronaves pueden operar las pistas norte y sur sobrevolando la ciudad de Bogotá sin ningún tipo de restricción.

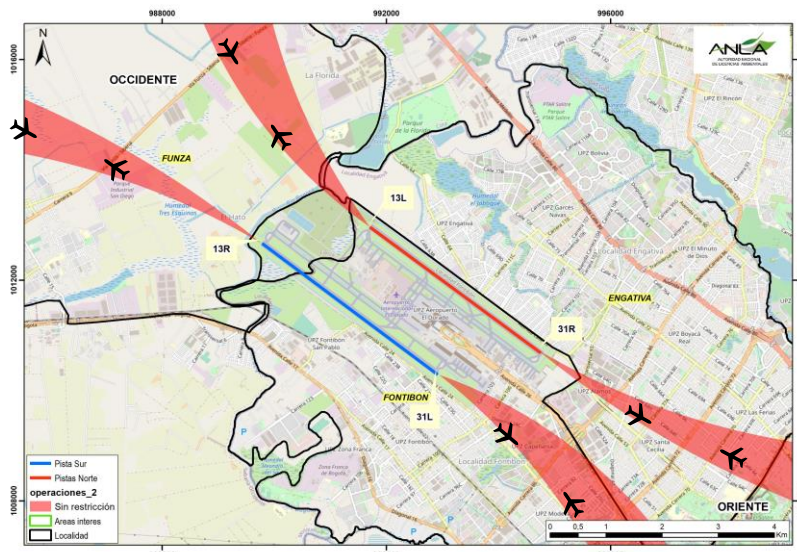


Figura 3. Operación aérea fase II - Horario 7:00 – 21:59 horas – Entre 05:00 a 6:59 restricción CQ $\geq$ 4.

Ahora, en lo referente al horario comprendido entre las 22:00 y las 23:59 horas, la operación aérea puede realizarse sobrevolando la ciudad de Bogotá únicamente con maniobras de despegue y aterrizaje por la pista norte, mientras que para la pista sur si bien están autorizadas las maniobras de aterrizaje, estas se deben realizar sin sobrevolar la ciudad de Bogotá, es decir, en sentido occidente – oriente sobre el municipio de Funza, como se observa en la figura 4.

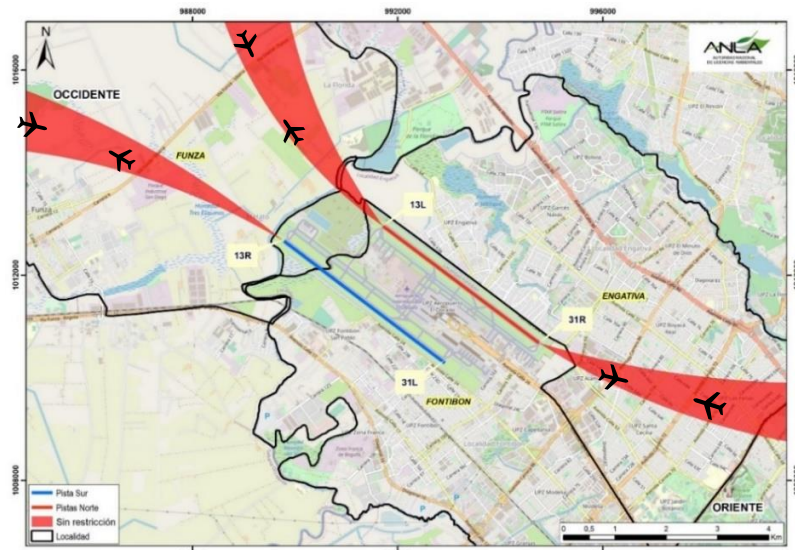


Figura 4. Operación aérea fase II - Horario 22:00 – 23:59 horas

Por último, para el horario comprendido entre las 00:00 y las 4:59 horas, tanto para la pista norte como para la pista sur, las operaciones de aterrizaje, aproximación y despegue de aeronaves no pueden realizarse sobrevolando la ciudad de Bogotá, lo que indica que las maniobras de decolaje (despegue) se llevan a cabo en sentido oriente – occidente y las maniobras de aterrizaje se hacen en sentido occidente - oriente sobre el municipio de Funza, como se ilustra en la figura 5.

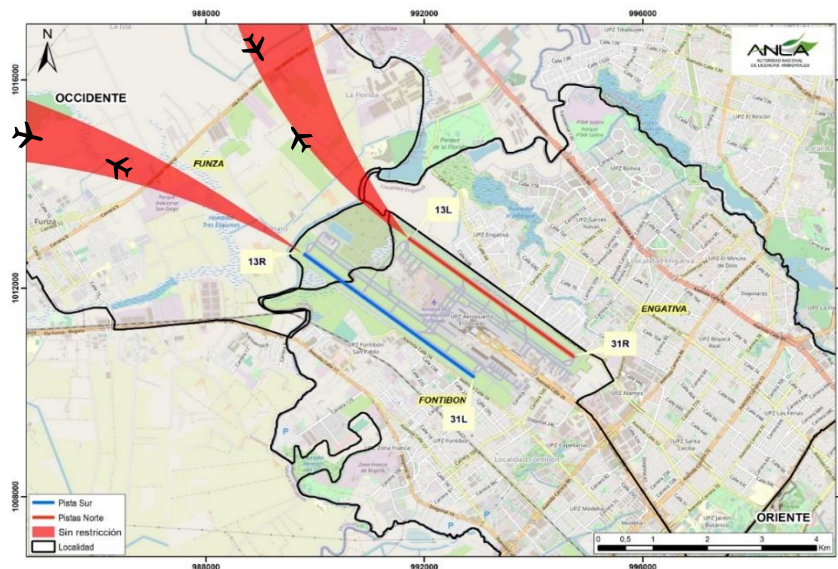


Figura 5. Operación aérea fase II - Horario 00:00 – 4:59 horas

En ese orden de ideas, en respuesta a su comunicación (...) *“hoy es domingo, y siguen pasando aviones (...) hacen un ruido insoportable, no podemos ni escuchar lo que está en el televisor.”* (...) *“Se supone que ustedes deben velar por qué el ruido de los aviones no sobre pase los niveles permitidos, pero parece que no se ponen los pantalones.”* (...), esta Autoridad Nacional a través del tablero de control Dorado del Centro de Monitoreo de los Recursos Naturales, al que puede ingresar como se le indicó en el título de “Monitoreo de Ruido”, analizó los registros de niveles sonoros arrojados por el Sistema de Vigilancia y Control Ambiental– SVCA, para la estación EMRI_34 (F034), teniendo en cuenta que usted no indicó días específicos de los eventos señalados en su comunicación, esta Autoridad Nacional tomó como referencia 15 días previos al día en que usted radicó su petición 19/03/2023 y del cual usted refiere *“ruido insoportable”* (semanas del 5 al 19 de marzo de 2023), período en el cual, se incluyen días hábiles y de fin de semana para analizar su caso.

De acuerdo con lo anterior, se analizaron los niveles de presión sonora continuo equivalente ponderado A, en el periodo diurno (LAeq D) y nocturno (LAeq N), de las operaciones aéreas registradas por la estación EMRI_34 (F034), del 5 al 19 de marzo de 2023, donde se encontró:

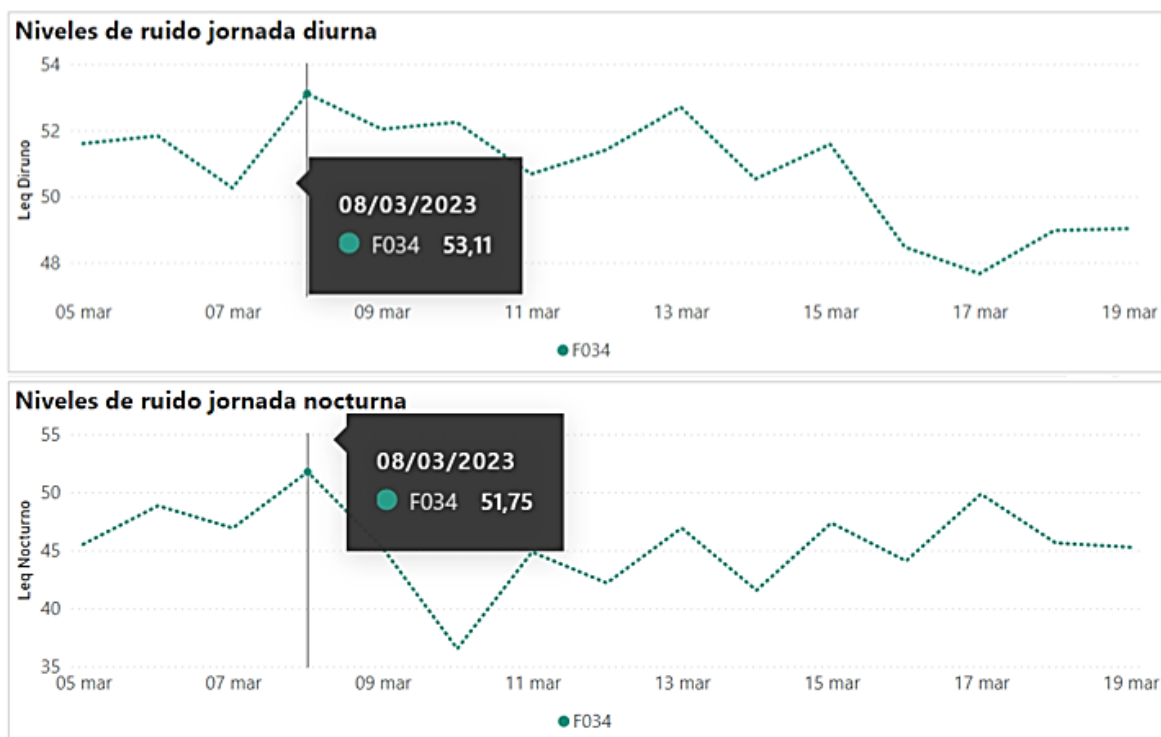


Figura 6. Niveles de presión sonora continuo equivalente día (LAeq D) y noche (LAeq N) registrados por la estación F034 (EMRI_34) ubicada en el barrio Niza Antigua de la localidad de Suba entre el 5 y 19 de marzo de 2023

Fuente: Registros del Sistema de Vigilancia y Control Ambiental – SCVA remitidos por la AEROCIVIL a ANLA. Procesamiento y diagramación “Tablero de control Dorado”. Centro de Monitoreo de los Recursos Naturales y grupo de seguimiento de ANLA

Como se observa en la figura 6, los niveles de presión sonora continuo equivalente con filtro de ponderación A (LAeq), reportados por la estación de monitoreo EMRI_34 (F034), entre el 5 de marzo de 2023 y el 19 de marzo de 2023, para el periodo diurno oscilaron entre los 47,69dBA y 53,11 dBA y para el periodo nocturno entre los 36,52 dBA y 51,75 dBA; evidenciando así, que los niveles de emisión de ruido de las aeronaves, que volaron dentro del radio de cobertura de la estación EMRI_34 (F034), en los horarios diurnos (*De las 07:01 a las 21:00 horas*) y nocturno (*De las 21:01 a las 07:00 horas*), son compatibles con los estándares máximos permisibles de niveles de emisión de ruido para las zonas residenciales establecidas en la tabla 1 de la Resolución 0627 del 7 de abril de 2006 que son de 65dBA día y 55dBA noche.

Igualmente, se analizó el cumplimiento de la configuración operacional aérea actual en Fase II, con las medidas de manejo ambiental aprobadas por la ANLA por medio de la Resolución 301 del 1 de febrero de 2022 (Ver tabla 2), con los registros de la estación EMRI_34 (F034), para el periodo comprendido entre el 5 al 19 de marzo de 2023, en lo que corresponde a la restricción de aeronaves por cuota de ruido $QC \geq 4$ que son catalogadas como las más ruidosas, en el horario comprendido entre las 05:00 y 06:59 horas, evidenciando que esta estación no presentó registros de este tipo de aeronaves.

Ahora bien, al revisar el cumplimiento de la restricción de operaciones de despegue 100% en sentido Oriente–Occidente y aterrizajes 100% en dirección Occidente–Oriente entre las 00:00 y las 04:59 horas, registradas por la estación EMRI_34 (F034), se identificó un vuelo, así:

Tabla 7. Operaciones aéreas registradas por estación EMRI_34 (F034) entre las 00:00 horas y las 04:59 horas

EMRI	Fecha	Hora	Tipo de Operación
EMRI_34	15/03/2023	00:02:28	DESPEGUE

Fuente: Registros del Sistema de Vigilancia y Control Ambiental – SCVA remitidos por la AEROCIVIL a ANLA análisis de datos grupo Seguimiento de ANLA

Respecto a la información presentada en la tabla 7, es pertinente informarle que esta Autoridad no cuenta con radicados a través de los cuales la AEROCIVIL presente los reportes o suministre información de tales operaciones aéreas que se evidencian con posible incumplimiento a las medidas de manejo ambiental de configuración operacional en fase II y que estén sujetas a lo establecido en los parágrafos primero y segundo del artículo primero de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 y artículo segundo de la Resolución 0301 del 1 de febrero de 2022 los cuales establecen:

“(…)

“PARÁGRAFO PRIMERO. Las medidas de manejo ambiental aprobadas en el presente artículo no aplicarán para las aeronaves de todo tipo que tengan que utilizar dicho terminal como aeropuerto alterno por motivos meteorológicos, técnicos o de seguridad durante el período en que permanezcan dichas razones y que afecten la seguridad del vuelo, y las aeronaves que operen en misiones de ayuda médica, desastres u otras clases de emergencia, y vuelos especiales del Ministerio de Defensa. Sin perjuicio de lo anterior, la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil deberá reportar ante la ANLA dentro de las 24 horas siguientes después de sucedido el evento.

PARÁGRAFO SEGUNDO. La Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil – AEROCIVIL deberá informar sobre las operaciones realizadas diferentes a las autorizadas en el presente Acto Administrativo que por razones meteorológicas y de seguridad fueron efectuadas en un plazo no mayor de 5 días de efectuada la acción.” Cursiva y subrayado fuera del texto.

(...)

Sobre lo anterior, mediante comunicación con radicado ANLA 2023072208-2-000 del 05 de abril de 2023, esta Autoridad Nacional solicitó a la AEROCIVIL información que dé cuenta de los posibles incumplimientos de la configuración operacional del primer bimestre del año 2023; sin embargo, el evento aéreo descrito en la tabla 7 de la presente comunicación, será solicitado a la AEROCIVIL mediante oficio correspondiente al segundo bimestre del año en curso.

De igual manera y según lo referido en su comunicación (...) “*hoy es domingo, y siguen pasando aviones (...) se analizó el total de operaciones aéreas registradas por la estación EMRI_34 (F034) de acuerdo con el radio de cobertura de esta, en el periodo comprendido entre el 5 y 19 de marzo 2023, obteniendo de ésta un registro total de 1179 operaciones, como se presenta a continuación:*

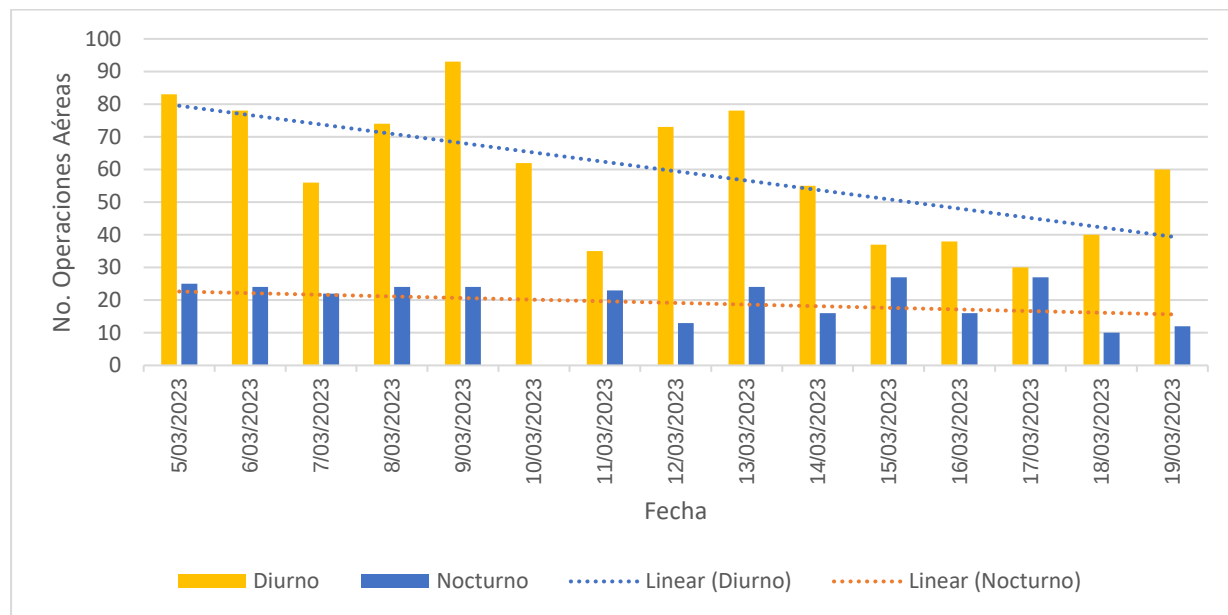


Figura 7. Registros operacionales registrados por estación de monitoreo F034 entre el 5 y 19 de marzo de 2023

Fuente: Registros del Sistema de Vigilancia y Control Ambiental – SCVA remitidos por la AEROCIVIL a ANLA
Procesamiento y diagramación grupo de Seguimiento de ANLA

En lo que a operaciones aéreas se refiere, de acuerdo con la gráfica anterior, de las 1179 operaciones aéreas registradas en el periodo de análisis, por la estación EMRI_34 (F034) (datos horarios de operación aérea), el 75,66% (n=892) se realizaron en horario diurno y el 24,34% (n=287) en horario nocturno, concluyendo que la mayor parte de operaciones aéreas, se realizan en la jornada diurna.

En la figura 7 se observa, que el total de operaciones aéreas registradas por la estación EMRI_34 (F034), no tienen un comportamiento homogéneo o constante, se evidencian días con incremento de operaciones, pero también días de descenso; sin embargo, durante los 15 días de análisis, se evidencia una tendencia descendente en total de operaciones aéreas registradas por la estación en los horarios diurno y nocturno, tendencia que se ve más pronunciada en el horario diurno; así mismo, se puede observar que el día de mayor número de operaciones aéreas registradas por la estación F034 en el horario diurno, fue el jueves 09/03/2023, mientras que para el horario nocturno fue miércoles 15/03/2023, días y horarios que están directamente relacionados con los niveles de emisión de ruido más altos registrados (Ver figura 6 – niveles de ruido jornada diurna y nocturna). Así mismo, se observa que los domingos (5, 12 y 19 de marzo de 2023), aunque presentan un alto número de operaciones aéreas registradas por la estación EMRI_34 (F034), no son los máximos para el periodo de análisis y no están relacionados con los picos altos de niveles de emisión de ruido en los horarios diurno y nocturno.

Respecto a su comunicado en cuanto a (...) *“Con un simple Celular se puede ver qué los aviones sobrepasan los niveles permitidos, cómo pueden basar sus mediciones en sensores que están a kilómetros de la trayectoria de despegue”* (...), le recordamos que el Sistema de Vigilancia de Control Ambiental – SVCA, cumple con la totalidad de las condiciones técnicas definidas en la Resolución 0627 de 2006 del MADS, así como, el estándar internacional ISO 1996, las recomendaciones de la OACI aplicables para mediciones de ruido aeronáutico con fines de vigilancia según el capítulo XIV de la resolución 2130 del 12 de julio de 2004 de la Aeronáutica Civil, así como con los estándares internacionales IEC61672-1, IEC1260 e IEC 60942 para calibración de sonómetros. Sin embargo, se debe tener en cuenta que:

- Los teléfonos celulares inteligentes, aunque ofrecen diferentes aplicaciones incluida la medición sonora, no son comparables con equipos de medición calibrados y especializados para vigilar los niveles de emisión de ruido producido por las aeronaves.
- No todos los sonómetros se especializan en la medición de niveles de emisión de ruido aeronáutico, con medición 24 horas, bajo todas las condiciones meteorológicas posibles e integración con datos de radar.
- No es lo mismo medir el Ruido Ambiental (nivel de presión sonora de un sector donde existen varias fuentes (fijas, móviles, humanas, etc.)) y Emisión de Ruido (niveles de presión sonora de una fuente específica (aviones))

Por otra parte, le informamos que la operación aérea no tiene un comportamiento homogéneo y tampoco sus emisiones, es importante aclarar que la molestia de los receptores en tierra tampoco es homogénea en magnitud y en horario, pues dicha molestia está condicionada a las características constructivas de las viviendas, materiales y posición de las ventanas o puertas de las edificaciones en relación con las trayectorias de las aeronaves, así como la frecuencia de paso de los aviones, el tipo de aeronave y el horario en el cual opera.

En otras palabras, la percepción de molestia no es igual para todas las personas, pues las condiciones anteriormente descritas de un receptor en tierra pueden hacer que la molestia sea percibida en unos lugares más que en otros. De igual manera receptores cercanos a su ubicación

pueden no referir la molestia en la misma magnitud o simplemente no sentir ningún tipo de molestia.

Ahora bien, de acuerdo con lo mencionado en su comunicación (...) *“siguen pasando aviones a baja altura”* (...), al tratarse de temas operacionales, esta Autoridad Nacional le informa que en lo que **respecta a la altura de las operaciones aéreas del Aeropuerto El Dorado**, de conformidad con el Decreto 260 del 28 de enero del 2004, modificado por el Decreto 823 del 2017 “Por el cual se modifica la estructura de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil - AEROCIVIL y se dictan otras disposiciones”, y en el cual se establecen entre otras funciones la siguiente: “Desarrollar, interpretar y aplicar en todos sus aspectos las normas sobre aviación civil y transporte aéreo”; **es la Aeronáutica Civil la encargada de regular los temas de altura de operación de las aeronaves**.

Finalmente, le informamos que la AEROCIVIL mediante comunicación con radicado ANLA 2023051002-1-000 del 13 de marzo de 2023, notificó a esta Autoridad Nacional la actualización de los procedimientos aéreos para el Aeropuerto Internacional el Dorado con fecha de publicación del 29 de diciembre de 2022, en el que indican lo siguiente:

(...)

“Dicha justificación de actualización de procedimientos aéreos tiene como sustento la unificación y el concepto de procedimientos PBN, que, si bien la tecnología implementada para el desarrollo de los procedimientos se ha ejecutado en un 100%; la reconfiguración del espacio aéreo continuamente presenta actualizaciones en su eficiencia, seguridad operacional y criterios ambientales.”

(...)

Al respecto, es importante señalar que **es la AEROCIVIL la entidad competente para definir las rutas o trayectorias aéreas utilizadas para las operaciones**; no obstante, en el marco de la obligación establecida por esta Autoridad Nacional mediante el numeral 1.3 del Artículo Segundo de la Resolución 0301 del 01 de febrero de 2021 que menciona “1.3. Remisión diaria a esta Autoridad vía correo electrónico a licencias@anla.gov.co con copia a centromonitoreo@anla.gov.co, de los archivos de descarga del Sistema de Vigilancia y Control Ambiental de la Aerocivil, relacionados con los niveles de ruido y trayectorias aéreas, en formato .csv.”, la AEROCIVIL a través de comunicación con radicado ANLA 2022254253-1-000 del 11 de noviembre de 2022, remitió información correspondiente a las trayectorias realizadas por las aeronaves que operaron en el Aeropuerto Internacional El Dorado, durante la vigencia de 2019, 2020, 2021 y parte del 2022, posteriormente mediante radicados ANLA 2023043258-1-000, 2023043215-1-000 del 03 de marzo de 2023 y 2023056709-1-000 del 21 de marzo de 2023, la AEROCIVIL presentó comunicaciones de alcance con los datos de las trayectorias correspondientes al faltante de 2022 y enero, febrero y parte de marzo de 2023. Es de indicar, que dicha información se encuentra siendo procesada y analizada por el Centro de Monitoreo de los Recursos Naturales de la ANLA.

Sobre lo anterior, es importante señalar que, esta Autoridad Nacional mediante comunicación con radicado ANLA 20234000038541 del 4 de mayo de 2023, solicito a la AEROCIVIL la información



detallada sobre la actualización de procedimientos aéreos, PBN y Sistema de Vigilancia y Control Ambiental – SVCA.

Sumado a lo anterior, es de resaltar que la ANLA en atención a la convocatoria realizada por la AEROCIVIL para participar en la socialización de resultados de monitoreos de ruido dirigida a residentes de sectores del norte de Bogotá efectuadas los días 15, 20 y 21 de abril y 4 de mayo de 2023, éstas últimas de manera virtual, asistió a las reuniones fechadas los días 20 y 21 de abril y 4 de mayo de 2023 en las cuales la AEROCIVIL expuso lo correspondiente a los nuevos procedimientos aéreos que se encuentra implementando, así como esta Autoridad tuvo la oportunidad de realizar las claridades pertinentes frente a las obligaciones establecidas a través de la licencia ambiental para el proyecto.

Es así que en el espacio del 4 de mayo de 2023, la AEROCIVIL indicó a los asistentes que dada la demanda de quejas y peticiones por parte de las comunidades que se encuentran bajo las nuevas trayectorias manifestando su inconformidad por presuntas afectaciones por altos niveles de ruido aeronáutico, así como aspectos asociados a la seguridad operacional de las aeronaves, a partir del próximo día 18 de mayo de 2023 modificará nuevamente los procedimientos aéreos utilizando las trayectorias que históricamente ha implementado y con un gradiente de altitud mayor, información de la cual esta Autoridad Nacional no ha recibido notificación formal por parte de esa entidad.

La conceptualización anterior, se emite con fundamento en los supuestos de hecho establecidos en la norma, sin entrar a definir o resolver un caso concreto habida consideración que esta Autoridad no es un ente consultor, asesor o de formación profesional.

Por último, debe señalarse que esta comunicación se expide en los términos del artículo 286 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo (Ley 1437 de 2011), no sin antes indicarle que su queja fue remitida a la AEROCIVIL con el objetivo de que esa entidad en calidad de titular de la licencia ambiental otorgada al proyecto “Ejecución de las obras de construcción y operación de la segunda pista y/o ampliación del Aeropuerto Internacional El Dorado” brinde la atención correspondiente en el marco de sus competencias y en cumplimiento del instrumento de control y manejo ambiental.

En los anteriores términos se resuelve su solicitud y quedamos atentos a aclarar cualquier inquietud adicional relacionada con los temas puntuales de competencia de – ANLA – (Decretos 3573 de 2011, 376 de 2020 y 1076 de 2015) a través de los siguientes canales:

Presencialmente en el Centro de Orientación Ciudadano – COC – ubicado en la carrera 13A No 34-72 locales 110, 111 y 112 de Bogotá D.C., en horario de lunes a viernes de 8:00 a.m. a 4:00 p.m. jornada continua; Sitio web de la Autoridad www.anla.gov.co; Correo Electrónico licencias@anla.gov.co; Buzón de – PQRS – <http://web.anla.gov.co:85/pqr/>; GEOVISOR – SIAC – <http://sig.anla.gov.co:8083> - para acceder a la información geográfica de los proyectos; Chat Institucional ingresando al sitio web ANLA o Línea Telefónica directa 2540111, línea gratuita nacional 018000112998.

Así mismo, para cualquier información o consulta lo invitamos a ingresar al siguiente enlace: <https://www.anla.gov.co/proyectos/aeropuerto-el-dorado>, a través del cual podrá encontrar el

micrositio con la información relacionada al proyecto Ejecución de las obras de construcción y operación de la segunda pista y/o ampliación del Aeropuerto Internacional El Dorado.

Cordialmente,



GERMAN BARRETO ARCINIEGAS
SUBDIRECTOR DE SEGUIMIENTO DE LICENCIAS AMBIENTALES

Copia para: (escriba aquí los destinatarios de las copias si las hay, de lo contrario borre esta línea)

Anexos: (Detalle aquí los anexos si los hay, de lo contrario borre esta línea)

Medio de Envío: Correo Electrónico



BERNARDO RUIZ HIGUERA
CONTRATISTA



YENNY MARCELA HERNANDEZ BUITRAGO
CONTRATISTA



ELIANA HAYDEE MONTEZUMA SANTACRUZ
PROFESIONAL ESPECIALIZADO



GERMAN ANDRES QUIROGA CARDONA
CONTRATISTA



LINA SOFIA SALAZAR ESPINOSA
CONTRATISTA



ANDREA DEL PILAR MACIAS ROJAS
CONTRATISTA



JAIRO RICARDO HURTADO CASTELBLANCO
CONTRATISTA



MONICA ALEXANDRA MENDOZA TORRES
CONTRATISTA



OLGA PATRICIA CAMARGO RODRIGUEZ
PROFESIONAL ESPECIALIZADO

Archívese en: [LAM0209]

Nota: Este es un documento electrónico generado desde los Sistema de Información de la ANLA. El Original reposa en los archivos digitales de la entidad.